SULL'ITINERARIO DELLA POSTA INDO-ORIENTALE [GIUSEPPE BRUSCHETTI]

Giuseppe Bruschetti

Digitized by Google

D. 9

SULL' ITINERARIO

DELLA

POSTA INDO-ORIENTALE

Estratto dalla Gazzetta Privilegiata di Milano
del giorno 7 Febbrajo 1847.

Digitized by Google

Digitized by Google

Signor Lambertini.

Gli estensori del Giornale detto il *Lloyd* di Trieste versando sulla questione del giorno: *la Posta indo-orientale* hanno inserito nel N.° 3 del 5 genn. p. p. (1) un altro articolo contrario all' *Itinerario* pubblicatosi più volte fin dagli scorsi anni nell' *Eco della Borsa*, nello *Spettatore industriale*, nella *Gazzetta di Milano*, e da ultimo per la seconda volta nella *Gazzetta di Venezia*. Que' signori del *Lloyd* si lagnano acerbamente di me, perchè incoraggiato dall' esempio del sig. Ingegnere cav. Paleocapa e dal signor Dembsher dell'I. R. Direzione Generale d'acque e strade di Venezia ho osato di parlare al pubblico di tale questione mirando colle povere mie parole a persuadere il Governo inglese, la Compagnia delle Indie Orientali di Londra, ed il benemerito sig. Tenente Waghorn a voler fin d'ora far eseguire qualche corsa di prova anche lungo la via decisamente migliore, perchè più sicura e più piana in complesso, da noi indicata fin dal 1841 al Console inglese in Venezia, ma sinora non mai assoggettata all'onor della prova per il più celere trasporto della corrispondenza inglese tra Alessandria d'Egitto e Londra, passando per Venezia e Milano, anzichè per Trieste ed Innspruck; e

(1) V. altresì l' *Osservatore Triestino* del 6 gennaio p. p. la *Gazz. Univ. d'Aug.* del 13 e la *Gazz. Priv. di Vienna* del 16 stesso mese.

Digitized by Google

ciò ben inteso o senza toccar la Francia da Basilea a *Strasburgo* o toccandola, se così piace, ad arbitrio del Governo inglese e del sig. Waghorn.

Non si avvidero però i calcolatori del *Lloyd* (e sì che era ben facile l'accorgersene dietro la minima riflessione) dell'errore di stampa avvenuto nel conteggio del suddetto *Itinerario* inserito nella *Gazzetta di Milano* del giorno 18 dicembre p. p. dove per isbaglio furon posti fuor di luogo il numero 9 e lo *zero* senza alterazione della esposta somma di 99 ore. Epperciò porgiamo qui sotto per il *Lloyd* di Trieste la seguente rettifica del conteggio per la prima via di Trieste, Innspruck, ecc.

Da Trieste a Mannheim . . .	ore 69
Da Mannheim a Londra	» 30

Tornano le da noi esposte ore 99 e così sparisce quel mare di difficoltà che nella prima parte della loro critica mi rinfacciano gli estensori del *Lloyd*. Quando però si volesse preferire dagli Inglesi in date circostanze la proposta seconda via di Venezia, Milano, Bellinsona, ecc. pel S. Gottardo, che giornalmente serve già anche di presente per l'I. R. Posta Austriaca al trasporto di tutte le Staffette e Corrieri di Lombardia colle lettere e Giornali *da* e *per* la Svizzera occidentale, Francia settentrionale, il Belgio, l'Olanda e l'Inghilterra ripetiamo che si potrebbe fare l'intero tragitto colla valigia delle Indie tra Venezia e Londra impiegando soltanto ore N.° 92.

Ben lungi poi d'ignorare noi che gl'Inglesi mirano a trovare un'altra strada da Londra alle Indie e viceversa, pari in bontà se non superiore a quella di Marsiglia ed indipendente dalla Francia, la prego, sig. Lambertini, a lasciarmi riprodurre qui sotto nella di lei Gazzetta anche la distinta dell'orario di viaggio pel S. Gottardo colle re-

Digitized by Google

lative osservazioni già da me pubblicate fin dallo scorso anno dianzi nell'*Eco della Borsa* e poscia nello *Spettatore Industriale* (V. il fascicolo N.° 21 di detto Giornale uscito in luce fin dall'anno 1845 in Milano) come segue:

Nuovo itinerario pel trasporto della valigia inglese delle lettere, ecc., tra Londra e Venezia, da e per *l'Indie Orientali, ecc.*

	Ore di viaggio.
Da Londra a Douvres, per strada di ferro . .	» 4 —
Da Douvres ad Ostenda, in battello a vapore .	» 6 —
Da Ostenda a Colonia e Bonn, per strada di ferro	» 8 —
Da Bonn a Coblentz e da Coblentz a Magonza per Wiesbaden, sulla strada di ferro nella parte ultimata tra Wiesbaden e Magonza .	» 8 —
Da Magonza a Mannheim sul Reno e Meno, finchè la strada di ferro in costruzione non sia aperta	» 4 —
Da Mannheim a Basilea, per strada di ferro che passa a Strasburgo sul territorio francese .	» 8 —
Da Basilea per Olten, Lucerna e Fiora, sopra strada di posta e col battello a vapore sul lago di Lucerna	» 10 —
Da Fiora a Bellinzona, attraverso il monte San-Gottardo, strada postale	» 12 —
Da Bellinzona a Milano, per Lugano e Como sulla strada postale	» 12 —
Da Milano a Venezia, in parte per strada di ferro ed in parte colla posta	» 20 —
In tutto ore	» 92 —

N.B. Il detto trasporto, a strade di ferro ultimate ed aperte, sarà fattibile dal corriere inglese in sole ore . . . . . » 60 —

Digitized by Google

OSSERVAZIONI.

I. Il Governo inglese s'intende che farà precedere gli opportuni accordi coi Governi del Belgio e degli altri paesi attraversati sul continente d'Europa colla suddetta valigia dell'India, China. ecc., per non aver a soffrire il benchè minimo ritardo nel viaggio di cui si parla.

II. Fra qualche anno, sarà aperta al pubblico anche la strada di ferro fra Bonn, Coblentz e Wiesbaden, per cui di qui vi sarà altro risparmio di ore 4 di viaggio nel tragitto.

III. Lo stesso dicasi per la tratta da Magonza a Mannheim che, sopra strada di ferro, sarà fattibile in un' ora di tempo, onde si avrà anche di qui risparmio di altre ore 3.

IV. Quando fra qualche anno sarà aperta la strada di ferro sul territorio del Granducato di Baden da Freyburg a Basilea, in Isvizzera, oltrecchè il viaggio da Mannheim a Basilea si farà tutto a vapore in sole ore 6 di tempo, si schiverà di toccare il territorio francese colla valigia inglese dell'India.

V. Da Basilea a Lucerna per Olten è pure in progetto la strada di ferro che abbrevierà la strada di altre ore 4.

VI. Da Fiora a Bellinzona e da Bellinzona a Milano, si passerà col vapore delle strade ferrate nelle parti piane e la sola montagna del San-Gottardo si passerà a cavalli di posta, dopo che fra alcuni anni saranno eseguite tutte le strade di ferro già incominciate o in progetto ne' due opposti versanti del laterale Monte di Santa Maria.

VII. Da Milano a Venezia colla strada di ferro, ultimata che sarà fra due anni per cura del Governo austriaco, si potrà fare il trasporto della suddetta valigia inglese in sole 8 ore di tempo.

VIII. Laonde, con tutti questi risparmi di tempo, fra

Digitized by Google

Londra e Venezia per Milano, richiederà soltanto ore 60 di tempo il trasporto della suddetta valigia *da* e *per* l'India.

IX. Se poi al Governo inglese interesserà di sapere subito a Londra per via telegrafica la notizia dell' arrivo di ciascun bastimento a vapore nel porto di Venezia, da Alessandria d'Egitto, basterà di estendere a tutte le linee di strada ferrata, che s'incontrano, il servizio del telegrafo elettrico o tal quale viene già usato in Inghilterra od anche secondo il metodo privilegiato del cavaliere Matteucci professore dell' università di Pisa, cominciando dal metterlo in pratica sulla direzione della strada ferrata da Milano a Venezia.

X. Si fa osservare altresì che alle obbiezioni contro il porto di Venezia ha già risposto vittoriosamente qualche anno fa nella stessa *Gazz. Priv. di Venezia* il signor cav. Ing. Paleocapa Direttore Generale di acque e strade, non che il sig. Dembsher, col riferire lo stato d'avanzamento dei lavori intorno alla gran diga di Malamocco, e che del resto è ben difficile la realizzazione dell' asserito progetto di strada ferrata nella direzione da Trieste a Mannheim attraverso il Tirolo e la Baviera nella parte più montuosa; come è un puro sogno dei giornalisti francesi l'apertura fra due anni di una strada di ferro da Marsiglia a Lione, da Lione a Parigi e da Parigi a Calais, ancorchè riuscisse all'*Alexander* battello a vapore del Governo francese o all'*Ariel* della Compagnia inglese Peninsulare ed Orientale di far sempre il tragitto di mare fra Alessandria d'Egitto e Marsiglia così celeremente come lo dimostrò fattibile il suddetto sig. Waghorn tra Alessandria e Trieste (ossia Duino) nel fondo dell'Adriatico, dopo il suo burrascoso primo viaggio eseguito col battello a vapore del Lloyd austriaco l'*Imperatore*. . . .

XI. Finalmente si fa osservare che la posta lettere tra Milano e la Francia e l'Inghilterra si serve da alcuni

Digitized by Google

anni in poi de.. strada del San-Gottardo con buon successo in confronto agli altri passaggi attraverso le Alpi, non escluso il Moncenisio ed il Sempione. Ma tostochè saranno finite le strade di ferro da *Friederichshofen* sul lago di Costanza a Stoccarda, ed a Bruchsal nel Würtemberghese e nel Badese, il corriere inglese da Venezia, giunto che sia in poche ore a Milano sulla strada di ferro, potrà di qua scegliere tanto la via piuttosto del San-Gottardo e di Basilea per portarsi a Bruchsal sulla strada di Mannheim e Londra da una parte, quanto la via del monte Spluga, di Coira e di Rorschach dicontro a *Friederichshofen*, dove s' incontrerà pure la suddetta strada ferrata di Stoccarda, Bruchsal, Mannheim dall' altra parte, secondo che troverà più sicuro l' uno anzichè l' altro dei due passaggi anzidetti.

Per chi amasse ora di avere la consimile distinta d'orario, ossia il conteggio delle ore di viaggio seguendo la via di Venezia, Milano per Chiavenna e per la Spluga tal quale si trova di presente usata e serve pure ogni giorno al trasporto delle lettere e dei giornali *da* e *per* la Svizzera orientale e la Germania meridionale eccola:

	Via di Zurigo	Via di Costanza
Da Londra a Mannheim per strada di ferro in maggior parte ore di viaggio . .	N.° 30	N.° 30
Da Mannheim a Freyburg nel Granducato di Baden per strada diferro	» 8	» 8
Indi da Freyburg a Costanza per strada postale	» —	» 6
Da Freyburg a Zurigo per strada postale	» 4	» —
Da Costanza a Rorschach col battello a vapore	» —	» 3
Da Zurigo a Coira per Wallenstadt (battello a vapore)	» 6	» —

Digitized by Google

Da Rorschach a Coira per strada postale	N.° —	N.° 5
Da Coira a Chiavenna *idem*	» 12	» 12
Da Chiavenna a Monza *idem*, e col batt.°	» 10	» 10
Da Monza a Milano e da Milano a Venezia in parte sopra strada di ferro e nel resto postale	» 20	» 20
	N.° 90	N.° 92

Parlando finalmente della quarta via proposta, cioè di quella passante per Venezia, Milano, Como, Chiavenna e Coira attraverso la Spluga od il Monte Sette o Giulio soltanto all' epoca in cui saranno aperte in questa direzione le strade di ferro già in costruzione od in progetto fra Venezia ed il Lago di Costanza, gli estensori del *Lloyd di Trieste* dichiarandola la *più comprensibile* di tutte le altre esternano la loro opinione favorevole alla detta quarta via di Venezia, Milano, ecc., per modo che quand'essa sarà praticabile e ferrata per la massima parte in futuro, dicono che il relativo 4.° conteggio non presenterà più nè alcun dubbio nè timore in ispecie sino a Mannheim *come nel secondo e terzo.*

Non è vero però che adesso volendosi seguire o realmente seguendosi fin d'ora la via passante per Venezia, Milano, ecc. da noi accennata pel trasporto della valigia dell'Indie, faccia d'uopo al Corriere inglese di *variar tante volte i differenti mezzi di trasporto* fra Alessandria d'Egitto e Londra. Diffatti le valigie della posta indiana e chinese si potran sempre caricare sugli appositi *forgoni* ai punti estremi della detta corsa ossia ad Alessandria ed a Londra. Ciò ritenuto non ci sarà più nemmeno il pericolo d'aver a perdere molte ore in istrada, come segue in oggi col ripetuto cambio del mezzo di trasporto per la via di Trieste, Bruchsal, Mannheim, Colonia, Ostenda, ecc.; mentre i suddetti *forgoni* del Corriere inglese una volta

Digitized by Google

caricati a bordo dell'*Ardent* ossia del *Vapore* proveniente da Alessandria passeranno in un'istante all'incontro dalla strada ferrata in Venezia sul carro o *truck* scorrente sulle guide di ferro che in poche ore li porterà a Vicenza dove i cavalli di posta saranno pronti per tirarli sino a raggiungere la Locomotiva di Treviglio a Milano e di Milano a Monza e così dall'uno nell'altro mezzo di trasporto passeranno senza alcuna soluzione di continuità e *senz'alcun trasbordo o manipolazione* delle valigie inglesi, i *forgoni* che le contengono, sui battelli a vapore di Como, di Costanza e di Mannheim e di Ostenda, non che sulle guide di ferro intermedie da Freyburg a Mannheim, a Magonza, Coblentz, Bonn e Colonia, in quella guisa appunto che si pratica già da qualche anno col più felice successo a Milano, a Treviglio ed a Monza coi *Velocìferi* e colle *Diligenze celeri* percorrenti sulle strade ferrate di Venezia, Milano e Monza pel trasporto delle lettere e delle persone viaggianti (1).

Non è vero altresì che per la stessa epoca prossima dell'apertura delle strade di ferro succennate in direzione di Venezia, Milano, ecc., vi sia qualche probabilità di veder costrutte ed aperte anche le ideate rotaje dal livello del mare di Trieste alla vetta del suo monte di *Opschina* e di là a *Niederndorf, Innspruck*, ecc. attraverso il Tirolo tedesco, la Baviera, il Würtemburghese e Baden sino a *Mannheim* ed *Ostenda*, oppure di veder realizzate le altre idee *vagheggiate* dagli estensori del *Lloyd* cioè di rotaje continue non solo per la via da Trieste a Gratz ed a Vienna e di là ad Amburgo ma anche per la via laterale da *Bruck* a *Salisburgo* e da *Salisburgo* a *Monaco*, *Augusta*, ecc. sino a *Mannheim* ed *Ostenda*.

(1) *V. la Gazz. Priv. di Vienna del 8 marzo e del 6 giugno 1845, non che la Gazzetta Priv. di Milano dei giorni 22-23 maggio e 1.° luglio di detto anno 1845.*

Digitized by Google

Noi però chiederemo a vicenda ai signori estensori del *Lloyd* di Trieste se essi piuttosto che noi abbiano dormito un lungo sonno di 20 anni giacchè fanno sembiante di mostrarsi ignari dei progressi fatti negli ultimi venti anni fra di noi e diretti tutti al perfezionamento dei nuovi mezzi di trasporto ed avvenuti sia per opera dell' I. R. Governo che per opera delle Società d' intraprenditori Lombardo-veneti. Così mercè di questi ultimi si introdussero felicemente fin dagli anni 1819 e successivi i primi battelli a vapore sulle acque dell'Adriatico, del fiume Po e dei laghi di Lombardia. Si progettarono e si apersero le prime strade di ferro dell' alta Italia. Si attivarono le prime corse dei velociferi sulle strade di ferro.

E al contrario la Società del *Lloyd* di Trieste, certamente rispettabile per le sue corse di navigazione a vapore, non è mai riuscita ad attirare a sè qualche strada di ferro, deviandola dalla sua naturale direzione. Così avvenne che quando i direttori del *Lloyd* di Trieste negli anni 1836-1837 m' invitaron a fare nella mia qualità di Ingegnere civile per loro conto gli studj preliminari della *linea* di una gran via ferrata da Vienna a Milano ed a Como m' imposero subito la condizione *sine qua non* che la anzidetta grande rotaja di ferro dovesse avere il suo centro principale nella loro città di Trieste. Ma tanto S. M. che i Dicasteri Aulici di Vienna con savio provvedimento decisero altrimenti col dare il Sovrano privilegio per la costruzione di simili strade ferrate a tutt'altre Società o Compagnie d' intraprenditori nazionali, cioè a quelle create dianzi fra noi per la rotaja di ferro da Milano a Como, da Milano a Monza, da Milano a Venezia; ed a Vienna per la *Nordbahn* e la *Sudbahn* ora in attività fra Brünn ed Olmütz da una parte, fra Vienna e Gloggnitz dall'altra. — Riteniamo pertanto che se il *Corriere inglese* dando ascolto alle ripugnanze del *Lloyd* di

Digitized by Google

272

Trieste non vorrà salire, massime in questa stagione d'inverno, lo Spluga, come pur fa ogni giorno il *Corriere austriaco* da Milano a Chiavenna, Coira e Lago di Costanza per lo più senza difficoltà; e si lascierà invece guidare per la strada quasi tutta alpestre da Trieste a Niederndorf, Brunecken, Innspruck, Kempten, Meiningen, Ulm ecc.; o per l'altra più lunga e non meno alpestre di Trieste, Laybach, Gratz, Bruck, Salzburg, Münich ecc.; o finalmente per la lunghissima di Trieste, Vienna, Praga, Berlino, o Dresda e Lipsia, Amburgo ed Amsterdam finirà per arrivare in Londra ad ogni corsa molti giorni dopo il colà arrivo del suo rivale *Corriere* delle *Indie* di Marsiglia.

E così l'Italia nostra perderà il *merito* di tutti i transiti ed i vantaggi inerenti alla via più commerciale e più battuta del mondo.

Ing. Giuseppe Bruschetti.

99938710

Digitized by Google